CHEMIN DE FER LE GRAND TRONC.

CORRESPONDANCE

Entre la Compagnie et le Gouvernement de la Puissance au sujet des avances à la Compagnie du Chemin de Fer Canadien du Pacifique.

CHEMIN DE FER LE GRAND TRONC DU CANADA,

Bureau du Gérant Général,

MONTRÉAL, 2 février 1884.

CHER SIR JOHN,

Mes informations de Londres par cablegramme disent que les journaux quotidiens publiés en cette ville hier, protestent contre tout octroi additionnel d'argent de la part du Gouvernement au chemin de fer canadien du Pacifique, pendant que cette Compagnie continue de sortir de sa sphère d'opérations légitimes, pour faire une concurrence dommageable à la Compagnie du chemin de fer le Grand Tronc. Ceci ne fait que confirmer les opinions que j'ai exprimées pendant mon entrevue avec vous jeudi.

Je suis obligé de protester contre le procédé que l'on adopte, à moins que le gouvernement ne soit préparé à prendre les mesures nécessaires afin d'empêcher des octrois de fonds publics, qui serviront à léser les intérêts privés dans d'autres chemins de fer canadiens.

La conséquence de la persistance de la Compagnie du Pacifique Canadien, ou des personnes qui contrôlent cette Compagnie, à suivre les mêmes procédés que dans le passé, ne peut être qu'une destruction complète de son crédit, exposant le gouvernement à perdre les sommes considérables qu'il a investies dans le chemin de fer du Pacifique, et retardant la colonisation et le progrès du pays.

Votre gouvernement a le pouvoir de faire cesser un état de choses qui est souverainement dommageable aux interêts les plus chers du peuple du Canada.

Avez-vous considéré quel pourrait-être le résultat de l'harmonie et de l'unité d'action des deux compagnies, en Europe, travaillant pour le développement de la colonisation dans le Nord-Ouest et l'intérêt général du Canada ?

Je n'ai pas besoin de répéter dans cette lettre ce que je vous ai dit si récemment quant à la manière dont on pourrait effectuer un arrangement et rendre justice à un certain point aux personnes qui ont investi de l'argent dans le chemin de fer du Grand-Tronc.

Mon but, en vous écrivant aujourd'hui, est de vous demander de me laisser savoir lundi, s'il est possible, la décision que vous avez prise sur la question que je vous ai soumise.

Vous ne vous dissimulerez pas indubitablement que, à moins que je ne puisse m'assurer l'intervention du gouvernement, il sera de mon devoir, dans ma position, de faire un appel au parlement pour obtenir justice de la manière que les usages constitutionnels me permettront.

Vous remerciant encore pour la bonté que vous avez eue de me donner l'occasion de vous soumettre cette question,

Veuillez me considérer
toujours votre etc.,

J. HICKSON,
Gérant-Général.

Au Très Honorable
Sir John A. Macdonald, K..C.B.,
Etc., etc., etc.
Ottawa.

Ottawa, 4 février 1884.

Cher M. Hickson,

Je dois accuser réception de votre lettre du 2 courant que j'ai reçue hier (dimanche). Je n'ai pas eu l'occasion de la soumettre à mes collègues avant cette après-midi à une réunion du Conseil. Je leur ai expliqué généralement les différentes questions que nous avons discutées lorsque j'ai eu le plaisir de vous rencontrer pour la dernière fois, mais ils voudraient que vous leur soumissiez catégoriquement pour leur mûre considération, vos suggestions sur la manière d'en arriver à un arrangement, de sorte que si une injustice a été faite par l'aide projetée à la Compagnie du Chemin de Fer Canadien du Pacifique, aux actionnaires du Grand-Tronc, on puisse y porter remède.

Immédiatement après avoir reçu vos suggestions, je les soumettrai au Conseil pour y être sérieusement mises à l'étude.

Je suis,
Cher M. Hickson,
Votre tout dévoué,
JOHN A. MACDONALD.

Joseph Hickson, écr.,
Gérant-Général,
Chemin de fer du Grand-Tronc,
Montréal.

Montréal, 5 février 1884.

Au Très Honorable
Sir John A. Macdonald,
Ottawa.

J'ai reçu instruction par cablegramme "d'informer le Premier de la Puissance, que les directeurs du Grand Tronc, tout en désirant ardemment la prospérité de la Puissance et celle du Chemin de Fer Canadien du Pacifique proprement dit, protestent énergiquement contre toute législation à l'effet de donner de l'aide aux lignes acquises par le Syndicat, en dehors des dispositions de la charte du Pacifique Canadien, en se servant ainsi des fonds publics pour faire de la concurrence contre des entreprises privées."

Je n'ai eu aucune réponse aux suggestions que je vous ai faites jeudi dernier, lorsque je vous ai montré comment on pouvait établir l'harmonie entre les parties intéressées et unir leurs efforts pour établir et promouvoir la prospérité du pays.

(Signé) J. Hickson,
Gérant Général.

(Dépêche.)

Montréal, 6 février 1884.

Le Très Honorable
Sir John A. MacDonald,
Etc. etc.
Ottawa.

Après vous avoir télégraphié hier, j'ai reçu votre lettre en date du 4. J'y répondrai le plus prochainement possible.

Joseph Hickson.

CHEMIN DE FER LE GRAND TRONC DU CANADA.

BUREAU DU GÉRANT GÉNÉRAL,

Montréal, 7 février 1884.

Au Très Honorable
SIR JOHN A. MACDONALD, K.C.B,
Ottawa.

CHER SIR JOHN,

Votre lettre du 4 courant est arrivée tard dans la soirée du 5. Je vous avais informé par le télégraphe, hier, que je l'avais reçue et que j'y répondrais le plus tôt possible.

Aux entrevues que j'ai eu le plaisir d'avoir avec vous et l'honorable ministre des chemins de fer la semaine dernière, je vous ai montré comment les intérêts des actionnaires et des porteurs de débentures du Grand Tronc étaient affectés, par les subsides et les avances considérables faits et que l'on se proposait de faire à la Compagnie du Pacifique Canadien ; et comme je me propose de vous entretenir de nouveau sur cette question dans cette lettre, je vais essayer de vous fournir les informations que vous désirez.

Si l'on admet qu'il est désirable de faire quelques arrangements entre les deux compagnies qui, tout en permettant l'utilisation la plus complète, dans l'intérêt du public, de toutes les lignes actuellement construites et contrôlées par toutes les deux, assureraient une protection raisonnable au capital investi, je me permettrai de vous dire que le moyen d'arriver à cet arrangement serait trouvé si le Gouvernement supportait le projet.

Naturellement si l'on considère que les intérêts publics sont promus en suscitant l'antagonisme et la concurrence et la construction de lignes sans nécessité, lignes qui auront non-seulement un effet désastreux pour les capitaux déjà investis de bonne foi, et d'où le pays a, de l'aveu de tous, tiré les plus grands avantages, mais qui, comme on l'admet aussi, détruiront le crédit et chasseront les capitaux du pays, alors tout arrangement entre les deux compagnies devra nécessairement être considéré par le Gouvernement comme n'étant pas désirable.

Je vous dirai respectueusement, néanmoins, dans ce cas, qu'une seule des compagnies contestantes ne devrait pas avoir de son côté toute

l'influence de l'aide du Gouvernement, pendant que l'autre supporterait les lourdes charges rendues nécessaires par l'action de l'administration vis-à-vis sa rivale.

Vous vous rappelez sans doute qu'une tentative a été faite l'an dernier pour rétablir l'harmonie entre les intérêts en conflit et que l'on avait signé les bases d'un arrangement que le Président de la Compagnie du Pacifique Canadien considérait alors indubitablement comme raisonnables et équitables. Comme il se pourrait que vous n'eussiez pas une copie de ce document, je vous en inclus une, ainsi que la copie de la correspondance alors échangée entre nous. (Appendice A.)

Je me suis permis de vous dire à notre récente entrevue, qu'en vue des avances considérables que le Gouvernement se proposait de faire à la Compagnie du Pacifique Canadien, le remboursement desquelles ne pouvait être assuré que par la vente des terres, des débentures et des actions de la Compagnie, tout arrangement à l'effet d'augmenter la confiance et d'encourager les capitalistes à placer leur argent dans le pays, doit être considéré comme une question d'importance publique et partant d'un grand intérêt pour le Gouvernement.

Depuis que l'arrangement de 1883 a été fait (arrangement qui a été subséquemment abandonné) il y a eu des changements qui devraient être pris en considération dans tout compromis qui serait effectué à présent ; et il est presque impossible, dans le cadre d'une lettre, de définir minutieusement ce qui est maintenant praticable, et plus particulièrement lorsqu'on est privé d'informations exactes sur la position de quelques-unes des lignes dans lesquelles est intéressée la Compagnie du Pacifique Canadien (ou ceux qui contrôlent cette compagnie).

En supposant que le but du Pacifique Canadien serait d'arriver à Québec, et d'après le discours prononcé dernièrement dans la Chambre des Communes par l'honorable ministre des Chemins de Fer, l'on doit déduire que le Gouvernement désire que la Compagnie devrait y arriver, je me permettrai de suggérer :

Qu'il pourrait y avoir un échange de la ligne de la Rive Nord pour des lignes appartenant à la Compagnie du Pacifique Canadien (ou aux personnes qui contrôlent cette compagnie) dans Ontario, à des conditions à être débattues ou (à certaines conditions définies) à être déterminées par un arbitrage.

Cet échange d'intérêts devrait être accompagné par des conventions qui, tout en assurant au public l'usage le plus libre des lignes en

question, détermineraient les intérêts des deux compagnies dans les résultats de leurs opérations, et les conditions des dites conventions, dans le cas où cela serait nécessaire, pourraient aussi être réglées par arbitrage.

Il y a d'autres projets sur lesquels on pourrait baser un arrangement. J'en mentionnerai un. Les lignes d'Ontario et de la Rive Nord pourraient être organisées en compagnies indépendantes, exploitées comme telles au profit des compagnies du Pacifique Canadien et du Grand Tronc, d'après des arrangements qui assureraient des facilités complètes pour le public et le trafic propre des lignes principales des deux compagnies.

Avec un pareil compromis il serait nécessaire d'avoir une autorité indépendante pour règler les disputes, et il faudrait faire des contrats bien définis pour le trafic.

D'après l'un ou l'autre de ces projets, les plus grandes facilités pourraient être fournies au trafic avec le chemin de fer Intercolonial et on s'assurerait au moyen de cette ligne et du Pacifique Canadien une voie non-interrompue de l'Atlantique au Pacifique ; on pourrait faire en même temps d'Halifax le port d'hiver du Pacifique Canadien, ce à quoi l'honorable ministre des chemins de fer attachait de l'importance dans un discours récent.

La Compagnie du Grand-Tronc a été et est encore prête à donner toutes les facilités requises pour la ligne proprement dite du Pacifique Canadien, sur ses lignes à l'Est et au Sud de Montréal, dans les deux directions, et à mettre ce trafic pratiquement dans des conditions aussi favorables que le sien.

J'espère qu'il vous plaira de me laisser savoir l'opinion du Gouvernement sur ces suggestions à une date peu reculée. Je vous les soumets avec la confiance bien assurée que considérées avec impartialité, elles seront jugées praticables et raisonnables.

Je suis,

Cher Sir John,

Votre très dévoué

(signé :) J. Hickson,

Gérant Général.

---

7 février 1884.

Au Très Honorable
SIR JOHN A. MACDONALD, K.C.B.
Etc. etc. etc.
Ottawa.

MONSIEUR,

Je vous ai adressé le 5 courant un message télégraphique contenant la substance d'un message par le câble, reçu par un des directeurs de cette Compagnie à Londres et afin de prévenir toute erreur dans sa transmission, j'ai crû opportun de vous en envoyer une copie.

Le message était comme suit :

Montréal, 5 février 1884

Au Très Honorable
SIR JOHN A. MACDONALD,
Ottawa.

J'ai reçu instruction par câblegramme " d'informer le Premier de la Puissance que les Directeurs du Grand-Tronc, tout en désirant ardemment la prospérité de la Puissance et celle du chemin de fer Canadien du Pacifique proprement dit, protestent énergiquement contre toute législation à l'effet de donner de l'aide aux lignes acquises par le Syndicat en dehors des dispositions de la charte du Pacifique Canadien, en se servant ainsi des fonds publics pour faire de la concurrence contre des entreprises privées."

Je n'ai eu aucune réponse aux suggestions que je vous ai faites jeudi dernier lorsque je vous ai montré comment on pouvait établir l'harmonie entre les parties intéressées et unir leurs efforts pour établir et promouvoir la prospérité du pays.

(signé :) J. HICKSON,
Gérant Général.

Je vous aurais envoyé cette copie hier, mais j'en ai été empêché par la pression d'autres engagements importants.

Il n'y a pas matière à surprise si les Directeurs de cette Compagnie protestent contre le procédé adopté au sujet de la Compagnie du Pacifique Canadien.

Si cette compagnie avait été incorporée et si ses transactions avaient

été conduites d'après les principes ordinaires d'une compagnie à fonds social, il est probable que les Directeurs de la Compagnie n'auraient pas cru qu'il était nécessaire d'adresser des remontrances au Gouvernement, attendu que les conditions ordinaires inhérentes au placement des capitaux privés, leur auraient donné toute la protection nécessaire ou celle qu'il pouvait attendre.—Mais attendu que pratiquement l'argent pour construire le Chemin de Fer est fourni à même le revenu public, augmentant considérablement les obligations de cette Compagnie, qui est directement et indirectement aujourd'hui le plus grand contribuable exempt de taxes dans la Puissance, les opérations de la Compagnie du Pacifique Canadien prennent un caractère absolument différent. De plus, lorsque l'on considère le fait que les fonds fournis par le Gouvernement Canadien, sont plus que suffisants par eux-mêmes pour compléter la ligne du Pacifique et que les ressources de la Compagnie du Pacifique Canadien, obtenues avec l'aide et le crédit du Gouvernement, ont été et sont détournées au bénéfice de lignes en antagonisme directe avec cette compagnie, des lignes qui ne sont pas nécessaires dans l'intérêt public, ou qui, si elles étaient nécessaires devraient être supportées exclusivement par des entreprises privées, il est du devoir de ceux qui sont chargés des affaires de cette compagnie de protester contre le procédé que l'on adopte.

En lisant les documents qui ont été présentés au Parlement, il est évident que le subside en argent et les terres octroyées par le Gouvernement à la Compagnie du Pacifique Canadien, d'après l'estimation de leur valeur par le Gouvernement et la Compagnie, étaient suffisants pour payer tous les travaux qui ont été faits jusqu'aujourd'hui sur la ligne du Pacifique proprement dite, et qu'aucune réquisition ultérieure sur le trésor public n'était nécessaire ; si les opérations de la Compagnie avaient été bornées à l'objet que son acte d'incorporation avait originairement en vue ; et j'expose respectueusement que si ce n'eut été pour l'antagonisme qui a été créé par le procédé actuel, il aurait été parfaitement praticable de réaliser les octrois faits par le Gouvernement et de fournir ainsi, sans avoir de nouveau recours au trésor public, le montant estimé comme étant nécessaire pour compléter la route non-interrompue qu'il était de l'intérêt public de construire.

Il était de mon devoir, lorsqu'on a fait la proposition d'affilier des lignes ne formant aucune partie de la ligne trans-continentale, et n'étant aucunement nécessaire au Pacifique Canadien pour le développement

de son trafic, d'adresser une remontrance au Gouvernement, et de montrer l'injustice qu'il y avait de détourner les ressources fournies par le pays pour une grande œuvre nationale, pour construire des lignes dont le public n'avait aucunement besoin, et qui, par elles-mêmes, étaient des entreprises commerciales problématiques. Je me permets encore de vous référer à mes lettres du 24 et du 26 avril 1883 (Appendice B.)

Ceux qui sont intéressés dans la Compagnie du Grand-Tronc ont, pendant les dix dernières années, fourni des capitaux au montant de près de trente-trois millions, pour l'amélioration de la voie, l'extension de ses facilités, la perfection de son équipement et l'ouverture d'extensions, en vertu d'arrangements sanctionnés par la Législature et le Gouvernement.

Il doit être apparent, lorsque l'on découvrira que les ressources de la Puissance devront être encore taxées afin de susciter et alimenter des projets de concurrence pour détruire la valeur de ces entreprises et du capital investi pour construire la ligne du Grand Tronc à son début, lorsque l'on aura aussi pris en considération l'augmentation de taxes qui en résultera, que la situation ne peut être envisagée qu'avec crainte par les vingt ou trente mille propriétaires qui sont intéressés dans la Compagnie.

Les directeurs de la Compagnie n'ont jamais voulu la placer dans une attitude d'antagonisme à la construction du Chemin de Fer Canadien du Pacifique proprement dit, et ils ont toujours été disposés, comme j'ai déjà eu occasion de vous le montrer, à donner toutes les facilités raisonnables pour les affaires de la Compagnie du Pacifique Canadien sur les lignes de la Compagnie du Grand Tronc, soit à l'Est ou à l'Ouest, sur tous les points où les deux voies viennent en contact.

Dans le passé on n'a pas trouvé qu'il était impraticable d'exploiter le chemin de fer Intercolonial d'une manière satisfaisante, en correspondance avec la ligne de la Compagnie du Grand-Tronc, malgré que la Compagnie fut en possession de lignes qui, jusqu'à un certain point, faisaient une concurrence au chemin de fer du Gouvernement. Jusqu'aujourd'hui, je n'ai jamais reçu une plainte officielle que le développement de la ligne de l'Intercolonial eût été retardé, soit par la privation des facilités, soit par une action hostile de la part de la Compagnie du Grand-Tronc—et vous me permettrez de demander pourquoi on n'a pas trouvé qu'il fut praticable d'établir un échange de trafic entre le Pacifique Canadien et le Grand-Tronc, aux mêmes conditions.

Le projet d'accorder un subside additionnel du Gouvernement au Pacifique Canadien au montant de trente millions de dollars, sans prendre des garanties suffisantes pour empêcher que ces fonds ne soient employés, comme cela a été le cas dans le passé sur des travaux entièrement étrangers au but que l'on s'est proposé en construisant la ligne du Pacifique Canadien, et pour que l'on ne fasse pas de nouvelles demandes de fonds à l'avenir, a intensifié le sentiment de malaise déjà éprouvé par les capitalistes qui ont investi leurs fonds dans des entreprises canadiennes ; et je vous exposerai respectueusement que la continuation de la politique du passé devra avoir pour résultat des dommages non-seulement au placement de fonds dans cette compagnie, mais dans toutes les autres entreprises de chemins de fer dans le pays ; et elle rendra impraticable toute tentative pour obtenir d'autres capitaux pour les nouvelles lignes et les améliorations sur les lignes actuelles, sous aucune condition, à moins d'avoir la garantie du gouvernement.

J'ai l'honneur d'être,

Monsieur,

Votre très obéissant serviteur,

J. HICKSON,

Gérant Général.

APPENDICE "A"

CIE. DU CHEMIN DE FER DU GRAND TRONC DU CANADA

DASHOOD HOUSE.
9, NEW BROAD STREET,
LONDRES, E. C., 17 Avril 1883.

MEMOIRE.

Ce qui suit est le texte réel du cablegramme signé par les Présidents des Chemins de Fer du Grand Tronc et du Pacifique Canadien et transmis aux gérants généraux des deux Compagnies du Canada, Mercredi, le 11 courant, savoir :

(COPIE)

De { " TYLER " STEPHEN } A { HICKSON VAN HORNE.

" Préparez un arrangement entre le Grand Tronc et le Pacifi-
" que Canadien, le grand Tronc prenant sur lui de pourvoir libé-
" ralement au trafic du Pacifique Canadien, pleine et entière
" communication par toutes les lignes et embranchements du
" Grand Tronc, communiquant avec le chemin du Pacifique
" Canadien, notre intention étant, le Pacifique Canadien terminé,
" que le trafic venant du Pacifique Canadien et y allant, passe par
" le Pacifique Canadien, et en même temps que par des conditions
" équitables le trafic du Pacifique Canadien passe par Chicago en
" hiver et par Algoma Mills ou autres endroits en été ; et le
" Pacifique Canadien s'obligeant de céder, à certaines conditions,
" au Grand Tronc les chemins Credit Valley, Ontario et Québec,
" Atlantic North West et South Eastern. Le chemin de fer
" Ontario et Québec devant être parachevé et le pont de Lachine
" devant être construit, ou qu'on en vienne à une autre entente
" aussi satisfaisante. Le Pacifique Canadien devra passer son
" trafic au Grand Tronc, et les deux compagnies ne devant pas
" faire compétition l'une à l'autre, mais s'entendre en tous points
" pour l'avantage des deux.

" H. W. TYLER. GEO. STEPHEN."

Cette dépêche avait pour but de former la base d'une entente future, et on trouva qu'elle était la meilleure expression des conditions de l'arrangement auxquelles les deux compagnies pourraient s'en rapporter. Elle a été signée, comme on peut le voir, par Sir Henry Tyler au nom de la compagnie du Grand Tronc, et par George Stephen au nom de la compagnie du Pacifique Canadien. Elle a été aussi signée après plusieurs jours de négociations, aux bureaux du Grand Tronc ; et étaient présents à ces négociations trois directeurs du Pacifique Canadien, savoir :—M. P. du P. Grenfell, M. H. S. Northcote, M. C. D. Rose, ainsi que M. Stephen, le président.

On crut que les Gérants Généraux se verraient et prépareraient, sur le champ, un projet d'arrangement devant être soumis à l'approbation finale des deux bureaux de Direction, les grands traits de l'arrangement ayant été si clairement définis par les ordres contenus dans la dépêche ci-dessus.

Le Bureau du Grand Tronc ne reçut aucun avis de dissentiment de la part des Messieurs Américains et Canadiens ayant des intérêts dans le Pacifique Canadien, et on eut tout lieu de croire que tout marchait avec pleine entente, jusqu'à hier après-midi, lorsqu'on remit au Bureau de la Compagnie du Grand Tronc la lettre suivante de M. Stephen, savoir :

(COPIE.)

"BARTHOLOMEW HOUSE, LONDRES,
"16 Avril 1883.

"CHER MONSIEUR,

"Je regrette d'avoir à vous apprendre que nos efforts réunis pour harmoniser les intérêts des Chemins de Fer du Grand Tronc et du Pacifique Canadien ont été, je le crains, pour le moment du moins, sans résultat.

"Depuis l'envoi de notre dépêche conjointe aux deux Gérants Généraux, j'ai correspondu activement, par télégraphe, avec mes collègues du Canada et de New York. Un message reçu aujourd'hui paraît dire que ce que je crains doit être considéré comme la conclusion à laquelle ils en sont arrivés, ce qui, je regrette de le dire, est contraire à l'arrangement proposé et à son exécution actuelle.

"Je n'ai pas encore reçu de réplique à un dernier message que j'ai dépêché en réponse, mais comme je ne peux espérer qu'il

puisse changer la décision, je crois bon de me hâter de communiquer avec vous. Il nous servirait de rien d'entrer dans les détails de toutes les objections qu'on a pu poser, à part de la mention du fait que le contrôle du Chemin Ontario et Québec, contrairement à mon attente, ne peut passer entre les mains de la Compagnie du Grand Tronc.

" Dans tous les cas, je peux vous assurer que je ferai tous mes efforts pour maintenir les relations les plus amicales avec votre Compagnie en autant que les intérêts du Chemin de Fer Pacifique Canadien me le permettront.

" Je suis, cher monsieur,

" Votre tout dévoué,

(Signé :) GEO. STEPHEN.

" *Président C. P. R.*"

" Sir HENRY TYLER, etc., etc.,

" *Président du Chemin de Fer du Grand Tronc.*

La réponse suivante de Sir Henry Tyler a été adressée à M. Stephen aujourd'hui, savoir :

(COPIE.)

" DASHWOOD HOUSE,

" 9 NEW BROAD STREET,

" LONDRES E. C., 17 avril 1883.

" GEO. STEPHEN, Ecr.,

" Président du Chemin de Fer

" du Pacifique Canadien.

" BARTHOLOMEW HOUSE.

" CHER MONSIEUR,

" J'accuse réception de votre lettre d'hier, qui fut reçue aux Bureaux du Grand Tronc à 3.10 et qui m'a été remise à la campagne à 5.40 P. M. Je suis peiné de voir que vous ne soyez pas en état de mettre à exécution les arrangements auxquels, je crois, nous en sommes arrivés tous deux et qui ont formé le fond d'une dépêche conjointe contenant nos instructions aux Gérants Généraux des deux Compagnies au Canada.

" Je demeure,

" Votre tout dévoué,

(Signé :) " H. W. TYLER."

APPENDICE "B"

CHEMIN DE FER DU GRAND TRONC DU CANADA,

Bureau du Gérant Général,

Montréal, 24 avril 1883.

Au Très Honorable
Sir JOHN A. MACDONALD, K. C. B., etc., etc.
Ottawa.

MONSIEUR,

Je crois qu'on a soumis au Parlement une requête au nom de la Compagnie du chemin de fer du Pacifique Canadien, demandant la permission de présenter une requête dans le but d'obtenir un bill privé autorisant cette Compagnie à louer les chemins de fer Credit Valley, Ontario et Québec, et une partie de l'Atlantic et du North Western.

Il est de mon devoir de déposer auprès du Gouvernement, au nom de la Compagnie du Grand Tronc du Canada, un protêt contre la concession de tels pouvoirs, et ce, pour les raisons suivantes :

L'Acte concernant la Compagnie du Pacifique Canadien, passé le 15 février 1881, contient, qu'attendu que par les termes et conditions de l'admission de la Colombie Anglaise dans l'union de la Puissance du Canada, le Gouvernement du Canada s'est engagé à faire en sorte qu'un chemin de fer liant les côtes de la Colombie Anglaise au réseau des chemins de fer Canadiens soit construit; donc, qu'en conformité avec le désir formel du Parlement, un contrat avait été passé pour la construction du chemin de fer projeté, et le Gouvernement fut autorisé d'accomplir et d'exécuter ses conditions.

Pour accomplir cette œuvre nationale, à l'exécution de laquelle la Puissance s'était engagée, le Parlement dans ses subsîdes vota un bonus de $25,000,000 en faveur de la Compagnie du Pacifique Canadien et lui concéda 25,000,000 d'acres de terre. Le gouvernement était aussi autorisés à permettre l'entrée libre de droits,

de tous les rails d'acier et d'autres matériaux nécessaires à la construction du chemin de fer.

Les chemins de fer qui avaient déjà coûté très cher au pays furent remis comme dons à la compagnie contractante.

Pour aider encore à cette entreprise, on décida par arrangement que, pendant vingt ans à compter de cette date le Parlement de la Puissance ne pourrait autoriser la construction d'aucune ligne de chemin de fer du côté sud du chemin de fer Pacifique Canadien d'aucun point de ou près de ce chemin de fer, à quelques exceptions près, non plus en-deça de quinze milles de la 49° latitude; on accorda encore plus d'aide à l'entreprise en exemptant toutes les stations, terrains à dépôts, boutiques, bâtiments, cours et autres propriétés du chemin de fer du Pacifique Canadien des taxes imposées par la Puissance, ou par aucune Province qui pourrait plus tard s'établir, ou par aucune corporation municipale :—et les terres de la compagnie dans les territoires du Nord-Ouest, jusqu'à ce qu'elles soient vendues ou occupées, devaient aussi être libres de taxes pendant vingt ans à partir de la date où la Couronne les aurait cédées.

Ce qui précède, joint à d'autres concessions importantes, furent faites en faveur de la Compagnie du Chemin de Fer du Pacifique Canadien dans le but d'assurer la construction d'une grande entreprise nationale. Le but principal de l'arrangement fait par le Gouvernement et sanctionné par le Parlement, était de conserver à la Puissance, une province importante, et pour préparer au trafic étranger et provincial des moyens de transports par des chemins de fer situes exclusivement sur le territoire de la Puissance et dans cette partie du Canada qui commencait à peine à se coloniser, et qui, jusqu'alors ne possédait aucun chemin de fer. Le Parlement, sur l'avis du Gouvernement, fit naître ainsi une compagnie qui a tout récemment été définie par son président comme étant une " entreprise purement commerciale, n'ayant aucun projet d'ambition et n'ayant aucun sentiment hostile contre le Grand Tronc ou contre toute autre compagnie canadienne. Elle a été crée dans le but d'ouvrir les territoires du Nord-Ouest de la Puissance du Canada, restés jusque là sans développement, pour établir des liens de commerce entre ces territoires et les côtes de l'Atlantique d'un côté et l'Océan Pacifique de l'autre."

La Compagnie du Chemin de Fer du Grand Tronc a reconnu

l'importance et le caractère national de l'entreprise projetée ; et jusqu'en 1881 a consenti volontiers à établir des arrangements amicaux, qui ont cependant été rejetés pour des raisons que l'on soupçonnait alors mais que l'on avoue ouvertement aujourd'hui.

Ceux qui sont intéressés dans les affaires du Pacifique Canadien, aussitôt après sa formation, manifestèrent le dessein de construire ou de faire construire une ligne parallèle à celle du Grand Tronc à travers les Provinces d'Ontario et de Québec, une ligne que, je ne me trompe pas, vous considéreriez vous-même aucunement nécessaire.

Estimant qu'il n'était plus nécessaire de se cacher plus longtemps, la Compagnie a présenté sa requête pour qu'il lui soit permis d'acquérir des chemins de fer directement opposés au système de cette Compagnie. Supposant que le projet soit exécuté, la Compagnie du Chemin de Fer Pacifique Canadien, en sus de sa ligne passant par le Lac Supérieur pour le Nord-Ouest, aura aussi, en se soudant aux chemins de fer américains, un réseau complet de communication entre Montréal et les mêmes endroits du Nord-Ouest, en passant par Chicago, St Paul et Minnéapolis, et ce, en se soudant avec le chemin de fer St Paul Minnéapolis et Manitoba, dont certains des principaux actionnaires ont aussi des parts dans le Chemin de Fer Pacifique Canadien. Si le but de la Compagnie est de se pourvoir d'un second moyen de communication avec les Provinces Nord-Ouest du Dominion, son intention évidente est de détourner le traffic pour le transport duquel le Gouvernement du Canada a engagé le pays par des obligations si onéreuses. Le but national pour lequel ces obligations ont été contractées manquera ainsi de se réaliser. Si on nie que le but de la Compagnie soit de créer une route rivale du Chemin de Fer Pacifique Canadien, (national) il faut admettre que les lignes d'Ontario et Québec se sont faites simplement en vue de venir en compétition avec le Chemin de Fer du Grand Tronc, et on se sert du crédit de l'entreprise nationale pour satisfaire les spéculations de ceux qui en ont entrepris la construction, mais qui n'ont pas encore terminé leur tâche.

Qu'il y ait une attaque délibéremment organisée contre le Grand Tronc, de concert avec les compagnies rivales américaines, est patent ; pour la raison que la Compagnie du chemin de fer du Pacifique Canadien a pris certaines déterminations, qui mettent

cette compagnie en rapports intimes avec les ennemis les plus acharnés du Grand Tronc. Ces alliances ont pour but, d'après le projet, maintenant soumis au Parlement, et ce, avec l'approbation apparente du Gouvernement, de se cimenter, de s'étendre, et de devenir plus puissantes à nuire au crédit de la Compagnie du Grand Tronc.

Qu'une seconde ligne parallèle au Grand Tronc n'est pas nécessaire, peut être démontré, par le fait que la moyenne des prix imposés au public par la compagnie, ont depuis plusieurs années graduellement baisée ; jusqu'à ce qu'elle eut atteint un point qui nous permet à peine de faire des profits ; et on doit tenir compte que le public est protégé d'une manière très effectueuse, contre les prix exorbitants par la compétition des voix par lacs et par rivières, pourvue d'un système de canaux magnifique, sur tout le parcours du chemin de fer.

L'effet de la construction de ce chemin de compétition ne peut être que de partager le trafic actuel avec le Grand Tronc. Les affaires n'en augmenteront pas plus ; et à la fin, le public n'aura pas de tarif moins dispendieux de transport.

Considérant que les intérêts des lignes de chemins de fer américains convergent tous vers Buffalo, et suivent la voie du trafic en passant par la frontière à Niagara, il n'est pas concevable que ce système pourra faire tourner le cours des affaires des voies d'écoulement américaines, pour le diriger vers la route du Pacifique Canadien d'Ontario. A moins qu'il ne fasse parti d'une ligne directe au Nord-Ouest devant faire opposition à la route canadienne, ce système n'a pu être mis au jour que pour satisfaire des haines locales contre le Grand Tronc, ces deux systèmes étant en opposition directe et très éminente avec la route par voie de lacs, de rivières et de canaux.

La compagnie du Pacifique Canadien a été créée pour une fin nationale, au dépend du peuple de la Puissance du Canada, pourvue de $25,000,000 de l'argent du peuple ajouté à 25,000,000 d'acres de terre productive exempte de taxes à perpétuité, ne devant craindre aucune compétition d'ici à vingt ans. On va maintenant s'en servir, sans tenir compte de l'objet de sa charte, pour faire une guerre locale avec l'autre principale ligne de chemin de fer du Canada, celle qui paye le plus de taxe, qui contribue le plus au revenu du pays, par le trésor duquel ces sub sides ont été fournis—subsides si abondants que le président de la

Compagnie disait tout récemment qu'ils étaient suffisants pour construire le chemin de fer. C'est pourquoi la Compagnie du Pacifique Canadien créée dans un but, doit servir à une autre fin, et ce, avec l'aide de toute la force que peut lui donner un Gouvernement puissant. Les Compagnies du Crédit Valley, Ontario et Québec, et l'Atlantic et North-Western, ne sont aucunement nécessaires à l'exécution des devoirs imposés à la Compagnie du Chemin de Fer du Pacifique Canadien par la Puissance, et leur acquisition ne peut avoir pour objet que de mettre le Gouvernement dans une opposition directe avec les capitalistes anglais qui ont investi leur argent dans le système actuel de chemin de fer de ce pays, et dans un temps où des améliorations considérables sont à l'état de projet.

L'injustice du cours qu'on se propose de suivre, tenant compte des sacrifices que se sont imposés ceux qui ont trouvé le moyen de construire la grande ligne du Chemin de Fer le Grand Tronc qui a été d'un si grand avantage pour le pays, doit être visible à tous ceux qui considéreront pendant un moment cette question d'une manière désintéressée.

Il reste à votre gouvernement, supporté comme il est par une majorité puissante en parlement, de décider si l'on doit ou si l'on ne doit pas adopter un cours de choses si injuste et ne pouvant que nuire à la fin, aux plus chers intérêts de la Puissance.

J'ai l'honneur d'être,

Monsieur,

Votre obéissant serviteur,

(Signé) J. HICKSON,
Gérant-Général.

CHEMIN DE FER DU GRAND-TRONC DU CANADA.

BUREAU DU GÉRANT-GÉNÉRAL,

Montréal, 26 Avril 1883.

Au Très Honorable
Sir John A. McDonald, K. C. B., Etc., Etc., Etc.
Ottawa.

Monsieur,

Je me crois obligé de vous écrire de nouveau sur le même sujet dont parlait ma lettre du 24 courant, à cause des vues exprimées par l'honorable ministre des chemins de fer, lorsque la seconde lecture du bill concernant la Compagnie du Chemin de Fer Pacifique Canadien a été proposée le 24 courant.

D'après la presse, l'honorable ministre a, parait-il, dit que le gouvernement approuvait le loyer à perpétuité des chemins de fer Credit-Valley et Ontario et Québec, par la Compagnie du Pacifique Canadien ; qu'il était de la plus haute importance qu'il y eut dans le Nord-Ouest la plus grande compétition possible avec les grands centres commerciaux du Canada,—Montréal, Toronto, Hamilton et autres parties d'Ontario, et que le gouvernement croyait que l'intérêt public serait plutôt favorisé que blessé par l'adoption du projet contenu dans ce bill.

Je soumets humblement que les vues exprimées par l'honorable ministre, varient du tout au tout avec la politique antérieure du gonvernement sur cette question ; et de plus que l'effet du bill proposé sera de perpétuer le monopole qui a été concédé à la Compagnie du Chemin de Fer Pacifique Canadien dans le Nord-Ouest ; et encore, étendre les limites démarquant les priviléges exclusifs accordés à la Compagnie. D'après les termes de l'arrangement passé avec le Syndicat du Pacifique Canadien, cette Compagnie ne doit pas céder un monopole absolu et doit être libre de toute compétition dans le Nord-Ouest. Par un contraste singulier avec son ancienne politique, l'honorable ministre des Chemins de Fer recommande à présent l'entière compétition contre le Grand Tronc. La Compagnie du Grand Tronc doit être exclue du Nord-Ouest ; le Pacifique Canadien, construit à même le trésor public,

doit être encouragé et aidé par le gouvernement en passant par la région desservie par le Grand Tronc, et ce, sous le prétexte apparent de fournir de la compétition à la population du Nord-Ouest.

J'oserais demander comment le Grand-Tronc peut, sous les circonstances, entrer en compétition dans le trafic du Nord-Ouest, voyant que le chemin de fer de la Baie du Tonnerre à Winnipeg, et celui de l'embranchement à St-Vincent vont être mis sous le contrôle de la compagnie rivale et on ne devra permettre accès dans ce territoire à aucun autre chemin de fer.

Cette compagnie a déjà éprouvé les désavantages du monopole en existence, même à ce moment, où il n'existe aucune autre compagnie rivale ; et elle peut bien prévoir de graves inconvénients résultant de cette complète exclusion en autant qu'il est possible, en insistant sur la diminution des prix imposés par le chemin de fer du Pacifique Canadien.

Avant que les bosoins du Nord-Ouest soient connus autrement que par l'expérience acquise par le Grand Tronc, et avant que le Pacifique Canadien ait ouvert aucune communication avec ce territoire, le trafic qui devra s'échanger sera, d'après les vues de l'Honorable Ministre, assez considérable, pour qu'il s'établisse trois routes différentes afin qu'il en naisse la plus grande compétition possible; mais on ne peut affirmer sérieusement que le but de la politique actuelle est d'en venir à ce résultat. Au contraire, il est évident que la conséquence va être toute contraire à celle prédite par l'Honorable Ministre.

Il est bien statué que le chemin de fer venant de St-Paul à la ligne de la frontière, appartient presque tout à des messieurs qui font aussi partie du bureau de direction du Pacifique Canadien.

Le chemin de fer de St. Paul à Chicago est entièrement, ou en très grande partie, sous le controle d'un grand capitaliste américain. Le nouvel anneau de la chaîne de communication (le Michigan Central) est présidé et mis sous le contrôle du même homme, et le Michigan Central, possède ou contrôle le chemin de fer Canada Southern qui communiquant avec la ligne qu'on se propose de louer (la Credit Valley), établit de suite le monopole américain à Toronto.

chemin de fer Ontario et Québec étant terminé, il adviendra, si on permet la réalisation du loyer projeté, que toute la ligne

depuis Montréal jusqu'à Win nipeg sera sous le contrôle du Monsieur dont il est fait mention plus haut, et du bureau de Direction du chemin de fer Pacifique Canadien. Les deux lignes ainsi décrites, intimement unies par des liens dont l'existence est déjà connue, serviront indubitablement à exclure du Nord-Ouest toute compétition de la part du chemin de fer le Grand-Tronc; et je demande humblement quelle compétition devra être permise, sous les circonstances,, entre le chemin de fer du Pacifique Canadien proprement dit, et la route par les Etats, dont je viens de parler?

L'expérience acquise par cette Compagnie dans ses relations avec les Compagnies de chemin de fer américaines, où la liberté d'agir n'est pas permise, est qu'elle a été réellement mise hors de concours en étant forcée d'adopter un certain taux de tarif, tandis que ceux controlant avaient le pouvoir de modifier leurs prix selon les avantages de leur propre chemin.

C'est pourquoi l'arrangement proposé n'aura pas pour résultat de fournir pleine et entière liberté de compétition dans le Nord-Ouest avec les grands centres de commerce du Canada, et je n'éprouve aucune hésitation à dire, comme il est fait allusion plus haut, qu'au contraire il ne servira qu'à perpétuer le monopole qui existe actuellement.

J'ai déjà referré dans ma lettre du 24 courant, au fait que l'arrangement projeté aura pour effet de détourner le trafic de la route du Canada. J'ai maintenant à soumettre à votre considération que l'admission projetée de l'influence américaine tend à éloigner entièrement de la route de la Puissance, le passage du trafic en destination de l'est. L'administration américaine avec laquelle le Pacifique Canadien s'est si intimement lié, contrôle réellement une ligne de chemin de fer très importante entre Boston, New York, Philadelphie et Winnipeg; et la compagnie de Chemin de Fer la plus puissante de l'Amérique ne perdra aucune occasion et ne laissera échappé aucun moyen d'attirer le trafic du Nord-Ouest vers ses chemins de fer.

Je vous ferai remarquer de plus que, quelque soit le but principal du loyer projeté, il aura dans tous les cas pour effet de créer une ligne concurrente à celle du Grand Tronc dans toutes les parties du Canada, jusqu'à Détroit, Chicago et dans les régions ouest du Continent Américain; et la chose n'est réellement pas en accord avec la politique reconnue lorsque la section Est de ce chemin

a été achetée par le Gouvernement, et lorsqu'il a été décidé que le coût de revient serait appliqué au prolongement du chemin de cette compagnie jusqu'à Chicago, qu'une autre route concurrente de Chicago—et entièrement étrangère—recevrait l'aide de l'influence du Gouvernement et de l'argent du public, et ce au plus grand préjudice de cette compagnie.

Il est plus ou moins admis que les chemins de fer du Gouvernement n'ont pas pour but principal de faire de l'argent, et quoique cela puisse ne pas être le cas pour le Pacifique Canadien, cependant il est, d'après les dires récents exprimés par son Président lui-même, si richement favorisé, doté et fourni d'argent par la Puissance que peut en faire une entreprise sujette en aucune manière aux règles de prudence ordinairement suivies au profit de la propriété.

Je demande au nom d'une Compagnie propriétaire, dont le capital dépensé en Canada dépasse la dette consolidée et non consolidée de toute la Puissance, s'il est juste que l'influence du Gouvernement et les revenus du pays soient ainsi mis à contribution contre une corporation privée de capitalistes anglais.

Je soumets de plus que cette compagnie va souffrir des dommages, en autant que, pendant que le monopole accordé dans le Nord-Oust lui liait les mains, les fonds accordés à une compagnie rivale serviront à des fins d'agression en accord avec les concurrents Américains les plus acharnés contre la Compagnie du Grand Tronc,

J'ai l'honneur d'être,

Monsieur,

Votre obéissant serviteur,

J. HICKSON,

Gérant Général.